

УДК 681.5.015.23:655.3

DOI: 10.34670/AR.2023.46.64.001

Вопрос об обеспечении России древесным топливом в 1917 году**Руднева Светлана Евгеньевна**

Доктор исторических наук, профессор,
Российский университет транспорта (МИИТ),
127994, Российская Федерация, Москва, ул. Образцова, 9/9;
e-mail: se_rudneva@mail.ru

Аннотация

Статья посвящена рассмотрению некоторых аспектов вопроса об обеспечении России древесным топливом в революционном 1917 году. После Февральской революции 1917 года специфика исключительных условий переживаемого Россией периода делала весьма острым вопрос о снабжении страны топливом, в котором страна отчаянно нуждалась. Требовалось обеспечить топливом прежде всего железные дороги и промышленность, работавшую на оборону, заготовить топливо на зиму для населения. Причем если на удовлетворение потребностей последнего шло обычно в России почти исключительно древесное топливо, то за годы Первой мировой войны много промышленных заведений, а также железных дорог перешли с каменного угля и нефти на дрова. В 1917 году годовое потребление древесного топлива определялось не менее чем в 50 миллионов кубических саженей. Не признавалось нормальным то явление, что вырубка лесных площадей тогда совершалась усиленным темпом. Приходилось, однако, считаться с этим как с явлением неизбежным. При создавшихся обстоятельствах переход на дрова стал единственным исходом для поддержания многих отраслей. Дрова в России легче было достать ввиду обилия лесов, разбросанных по всей стране. Поэтому никого не удивлял тот факт, что преобладавшая часть потребности страны в древесном топливе удовлетворялась дровами, доставлявшимися гужем. В связи с отсутствием железных дорог и неустроенностью водных путей на громадных пространствах России дрова привозились гужем в села, деревни, в значительную часть небольших городов. За годы Первой мировой войны значительно увеличился гужевой подвоз дров и в более крупные центры, куда дровяной товар доставлялся преимущественно водным путем и по железной дороге.

Для цитирования в научных исследованиях

Руднева С.Е. Вопрос об обеспечении России древесным топливом в 1917 году // Вопросы российского и международного права. 2023. Том 13. № 4А. С. 11-19. DOI: 10.34670/AR.2023.46.64.001

Ключевые слова

Древесное топливо, Февральская революция 1917 года в России, Временное правительство, железные дороги, нефть, уголь, Всероссийский съезд лесопромышленников.

Введение

После Февральской революции 1917 года специфика исключительных условий переживаемого Россией периода [Руднева. Из истории Предпарламента, 2005] делала весьма острым вопрос о снабжении страны топливом, в котором страна отчаянно нуждалась. Требовалось обеспечить топливом прежде всего железные дороги [Агавелян и др., 2016] и промышленность [Руднева. Вопрос о перспективах демобилизации..., 2023], работавшую на оборону. Следовало заготовить топливо [Руднева. Топливо и железные дороги России в 1917 году, 2020] и на зиму для населения. Причем если на удовлетворение потребностей последнего шло обычно в России почти исключительно древесное топливо, то за годы Первой мировой войны много промышленных заведений, а также железных дорог перешли с каменного угля и нефти на дрова [Руднева. К вопросу о топливе в России в 1917 году, 2023]. В 1917 году годовое потребление древесного топлива определялось не менее чем в 50 миллионов кубических сажень [Торгово-промышленная газета. 1917. 21 апреля].

Конечно, не признавалось нормальным то явление, что вырубка лесных площадей тогда совершалась усиленным темпом. Приходилось, однако, считаться с этим как с явлением неизбежным. При создавшихся обстоятельствах переход на дрова стал единственным исходом для поддержания многих отраслей. Дрова в России легче было достать ввиду обилия лесов, разбросанных по всей стране [Кузавков, 2003]. Поэтому никого не удивлял тот факт, что преобладавшая часть потребности страны в древесном топливе удовлетворялась дровами, доставлявшимися гужем. В связи с отсутствием железных дорог [Руднева. Комиссия о новых железных дорогах в 1917 году, 2020] и неустроенностью водных путей на громадных пространствах России дрова привозились гужем в села, деревни, в значительную часть небольших городов. За годы Первой мировой войны значительно увеличился гужево́й подвоз дров и в более крупные центры, куда дровяной товар доставлялся преимущественно водным путем и по железной дороге [Руднева. Планы развития железнодорожной сети..., 2021]. Доставка дров по железной дороге за годы Первой мировой войны заметно возросла [Руднева. Решение проблем упорядочения перевозок..., 2018], однако основная часть – свыше 600 миллионов пудов – доставлялась водой. Для нужд различных районов России и, главным образом, более крупных потребительских центров доставлялось водным путем и по железной дороге [Руднева. Особое совещание по перевозкам в 1917 году, 2017] около 1 миллиарда пудов или около 3 миллиардов кубометров сажень дров. Сюда не входила громадная часть топлива, потребляемого железными дорогами [Руднева. Топливо и железные дороги России в 1917 году, 2020], общая потребность которых до Первой мировой войны определялась приблизительно в 1,5 миллиона кубических сажень дров, а в 1917 году, по причине недостатка угля, составляла около 2,7 миллионов кубических сажень.

В случае урегулирования транспорта в 1917 году [Руднева. Положение железнодорожного транспорта России весной 1917 года, 2019] ожидалось, что железные дороги, а также промышленные предприятия, работавшие на оборону, в 1917 году получили бы дров значительно больше, чем в 1916 году, поскольку в истекшую заготовительную кампанию было заготовлено древесного топлива больше, и заготовки во многих местах совершались усиленным темпом, особенно в пунктах, более близких к крупным центрам, которые пользовались разными льготами. В таком случае, конечно, играли значительную роль льготы, данные военнообязанным, а также льготы лесного департамента. Однако более всего влиял рост цен, которые повысились, против нормальных, в оптовой продаже на 300-400 процентов, а в

розничной продаже – еще больше. В Петрограде в 1913 г. березовые дрова расценивались с доставкой на дом в 7 рублей погонная сажень, а в 1917 г. стоили 40-42 рубля, смесь возросла с 6 рублей до 35 рублей и т.д.

Меры по решению топливного вопроса в России после Февральской революции 1917 года

В 1917 г. высказывались сомнения в том, что дальнейший рост цен повлечет за собой и дальнейшее увеличение заготовок дров. Непрерывное повышение расценок древесного топлива вызывало известную тревогу, связывалось с сокращением потребления дров населением и могущим вырасти на этой основе недовольством. Тем более следовало спешить с принятием ряда мер к введению расценки в известное русло. Этот вопрос являлся очередным также ввиду того, что установление твердых цен на другие предметы уже считалось вопросом решенным. В то же время тогда уже наблюдалась тенденция к понижению в отношении расценок отдельных предметов первой необходимости.

Разбираясь в факторах, влиявших на себестоимость дров, следовало считать, что самым крупным являлась оплата рабочего труда по заготовке и вывозке их из лесов, которая в 1917 г. составляла приблизительно 70 % всех затрат. Введение ряда возможных усовершенствований в дело заготовки должно было умеряющим образом влиять на цену. В том же направлении должны были действовать и меры, принимаемые правительством совместно с общественными организациями по обеспечению будущих заготовок рабочим составом, привлечением по возможности военных частей и более правильным распределением военнопленных. Обеспечение рабочих продовольствием представляло собой дальнейший шаг к урегулированию цен на дровяное топливо.

Более широко перечисленные факторы для дела заготовок могли использоваться лесопромышленниками, ранее занимавшимися такого рода работами и являвшимися в данном деле специалистами. Последние, вероятно, могли бы уделить особое внимание вопросу о цене и при установлении ее взять за основу мысль, высказанную министром торговли и промышленности московской бирже о необходимости в тот момент ограничения прибылей торгово-промышленных предприятий. Это обращение было сделано «через голову московских промышленников» ко всему торгово-промышленному классу России [Руднева. Делегация Московской городской думы..., 1997]. Предстоявший вскоре экстренный всероссийский съезд представителей лесной промышленности и торговли мог принять в этом отношении известные шаги. Понижение цен или, по крайней мере, приостановление дальнейшего роста следовало произвести и за счет ненормально выросшей платы за заготовку и вывозку, которая стала следствием не только вздорожания продуктов первой необходимости, но во многих случаях и усиленной конкуренции самих промышленников, в отношении получения рабочей силы на месте.

Интересы фронта и тыла, которыми промышленникам приходилось в первую очередь озаботиться, требовали весьма осторожного отношения к вопросу о расценке дровяного топлива. Того же требовали интересы казенных железных дорог [Руднева. Финансирование новых казенных и частных железных дорог..., 2020]. Существовал, наконец, и рядовой потребитель, для которого слишком высокое удорожание товара граничило с уменьшением его потребления. Это, в свою очередь, могло повлечь за собой ряд последствий весьма отрицательного свойства.

21 апреля 1917 г. открылся областной съезд лесопромышленников западного района – Витебской, Минской, Могилевской, Виленской, Лифляндской, Эстляндской, Псковской, Смоленской губерний, части Тверской и Новгородской. По открытии съезда было постановлено приветствовать Временное правительство, Совет рабочих и солдатских депутатов и главнокомандующего Петроградским военным округом генерала Л.Г. Корнилова. Председателем съезда был избран Е.Ф. Давыдов, товарищами председателя – Л.М. Гинзбург, Ю.М. Левин, М.Ф. Шапиро. Приветствуя съезд от имени совета съездов представителей лесной промышленности и торговли и от имени русско-английской торговой палаты, Е.Ф. Давыдов указал на серьезность и важность задач съезда и отметил, что при старом режиме лесная промышленность устранялась от задачи в работах для фронта и была лишена оборотных средств. «В настоящее время, когда у лесной промышленности явилась возможность приложить свои силы на пользу родины, она должна объединиться в целях общей работы» [Речь. 1917. 22 апреля]. В своей речи Е.Ф. Давыдов указал, что лесопромышленности предстоит выполнить большую и трудную задачу по заготовке дров для железных дорог. «Это возлагает на лесопромышленников огромную ответственность и перед Временным правительством, и перед родиной, так как топливо необходимо для поддержания правильного функционирования железных дорог, ибо только при этом условии возможно снабжение фронта всеми необходимыми припасами» [Торгово-промышленная газета. 1917. 22 апреля].

После доклада одного из членов организационного комитета по созыву съезда об истории возникновения съезда и о его задачах были заслушаны сообщения с мест об условиях работы на местах. Почти всеми выступавшими на съезде была нарисована тяжелая картина условий, в которых приходилось лесопромышленникам производить заготовку и сплав леса. Местные волостные комитеты, благодаря прошедшей агитации, не допускали производства заготовок. Крестьяне отказывались работать для заготовок и не допускали к работе и пришлых рабочих, говоря, что все равно скоро леса будут принадлежать крестьянам. Некоторые волостные сходы требовали от лесопромышленников представления разрешений на сруб от военного и лесного ведомств. Не помогали даже и просьбы уездных исполнительных комиссий, и рубка леса крестьянами запрещалась. При таком положении дел некоторым лесопромышленникам приходилось нарушать контракты с различными ведомствами.

В связи с этим было выражено пожелание возбудить перед Временным правительством и Советом рабочих и солдатских депутатов ходатайство, чтобы они со своей стороны обратились к комиссарам и различным местным организациям с предложением разъяснить крестьянам ощущавшуюся острую нужду в топливе, важность заготовки лесных материалов для фронта.

Затем был заслушан доклад М.Б. Берлина «Условия участия лесопромышленников в организации заготовки дров и лесных материалов для железных дорог и фронта». Изложив кратко историю вопроса, докладчик указал, что снабжение дровами и лесными материалами железных дорог и фронта может идти успешно только при условии теснейшего сотрудничества лесопромышленников в организации дела заготовок, для чего должны быть созданы центральный и местный комитеты, в состав которых войдут представители центрального военно-промышленного комитета, совета съездов лесной промышленности и торговли, лесопромышленников, земского и городского союзов [Торгово-промышленная газета. 1917. 22 апреля]. «Лесопромышленникам должны быть даны гарантии возмещения убытков не только от военных действий, но и от действий местных комитетов и самоуправства крестьян. Заготовителям должны быть предоставлены для производства работ воинские команды при условии нормальной оплаты их труда и т.д.» [Речь. 1917. 22 апреля].

После доклада состоялись прения, в результате которых решено было избрать комиссию, поручив ей детально обсудить доклад и выработать те условия, на которых лесопромышленники могли бы взять на себя заготовку дров для железных дорог. В комиссию вошли О.Я. Левин, М.Б. Берлин, Ф.Л. Решин, Везбуцкий, Б.Э. Эттингер, С.М. Розенталь, З.С. Левин, Гохшре, Шалит, Калецкий, Быховский, Шаломонс. Кроме того, была выбрана комиссия по выработке текста обращения к Временному правительству, Совету рабочих и солдатских депутатов, партийным организациям по вопросу об урегулировании взаимоотношений между лесопромышленниками и крестьянами. В эту комиссию были избраны Я.И. Эстрин, Э.Ю. Калецкий, Ф.Л. Решин, Левин, Быховский, М.С. Черномордик, доктор Каценельсон, С.Я. Гиндин, И.Г. Вайншеннер [Торгово-промышленная газета. 1917. 22 апреля]. Организовавшийся в тот период союз лесоводов и лесных техников в числе политических задач своей деятельности, кроме поддержки Временного правительства и содействия в доведении войны до полной победы, в первую очередь ставил своей целью добиваться признания лесов всех категорий владельцев государственным достоянием [Речь. 1917. 26 апреля].

В конце апреля 1917 г. перед съездом лесопромышленников, съехавшихся со всех концов России, стояли задачи величайшей государственной важности: заготовить по предложению Временного правительства 4,8 миллиона кубических сажень древесного топлива, необходимого в ближайший же сезон для железных дорог. Если бы эта задача не была выполнена, то России грозил бы ужасный кризис: «не будет топлива – станут железные дороги; заводы останутся без сырья, ибо не будет подвоза; наконец, население, а может быть, и вся армия останутся без хлеба. При таком положении дела не приходится уже спрашивать, можно ли будет заготовить нужное количество древесного топлива и следует ли вообще лесопромышленникам взяться за это дело, а надо прямо сказать: топливо должно быть заготовлено, и лесопромышленники, которые, как это уже выяснилось на съезде, вполне сознают свой долг перед Родиной, обязаны, независимо от предстоящих трудностей и неблагоприятных условий, выполнить эту задачу» [Речь. 1917. 28 апреля].

Вместе с тем, по мнению лесопромышленников, и Временное правительство во внимание к катастрофическим последствиям, которые могли бы вызвать несвоевременное и недостаточное выполнение предстоявших лесных заготовок, должно было бы со своей стороны всячески облегчать выполнение задачи лесопромышленников и строго и неуклонно контролировать продуктивность их деятельности, не забывая, что съезд лесопромышленников, как общественная организация, впервые брался за задачу столь огромной важности. Однако уже первый день съезда выявил, что контакта между предположениями съезда и предположениями Временного правительства еще не было. Съезд лесопромышленников рассчитывал на предоставление ему права рубки лесов сверх 10 сметных периодов, а министерство земледелия определенно подчеркивало, что в центральных губерниях уже взяты ежегодные пропорции до 1925 – 1926 года, т.е. за 10-летие вперед, и рекомендовало поэтому пользоваться лесами, еще не использованными; это означало, теми лесными массивами, которые не утилизировались даже казенным ведомством, поскольку они находились вдали от дорог и сплавных рек или, вообще были малодоступны для разработки.

Задачей Всероссийского съезда лесопромышленников было решить вопрос о принятии предложения Временного правительства о заготовке 4,8 миллионов кубов дров для нужд железных дорог. По полномочию совета съезда с докладом по вопросу об условиях, на которых лесопромышленность могла бы выполнить задачу, выступил ученый – лесовод Д.М. Зайцев [Зайцев, 1910]. Предъявленные Временному правительству условия сводились к следующему:

освободить как самих лесопромышленников, так и работавших в их предприятиях, от воинской повинности; свободная вырубка лесов вблизи железных дорог с предоставлением, в случае надобности, права и реквизировать нужные лесные участки, обеспечить лесопромышленников рабочими, продовольствием для рабочих, техническими принадлежностями и фуражем, наконец гарантировать их от всяких возможных убытков и выдать авансы на расходы по заготовкам.

Отдельная группа лесопромышленников, оказавшаяся в большинстве, даже требовала монополизации заготовки дров вообще, т.е. объединения в их руках заготовок не только для железных дорог, но и для надобностей земств, городов, заводов и вообще населения, чтобы огородить себя от конкуренции. Заседавший до Всероссийского съезда областной съезд Западного края также внес ряд поправок в смысле различных новых гарантий и обеспечений. Прения, подчас довольно бурные, продолжались два дня, поэтому закрытие съезда пришлось отсрочить до 27 апреля 1917 г. Затем тезисы доклада об условиях были приняты и разработка окончательной редакции их, а также положения о центральном комитете по делу о лесных заготовках была поручена особой комиссии, занятия которой продлевались до конца недели.

Заключение

На заключительном заседании Всероссийского съезда лесопромышленников были приняты следующие резолюции: «1) Съезд лесопромышленников признает необходимым принять предложенную заготовку дров и лесных материалов для железных дорог, но считает, что эта задача может быть целесообразно исполнена только при условии, что особое совещание по топливу будет немедленно реорганизовано на демократических началах (с участием как в центральном органе, так и в местных, представителей лесной промышленности) в центральный государственный комитет по топливу, с созданием в нем специальной дровяной секции, имеющей целью общее руководство и контроль над заготовками, распределением и нормировкой потребления древесного топлива всей страны, согласуя на местах через местные органы условия отдельных заготовок в целях полнейшего использования средств заготовки; 2) Съезд признает необходимым образование центрального комитета по заготовкам дров и лесных материалов для железных дорог фронта и тыла, с отделениями его на местах, с тем неперменным условием, чтобы вся эта заготовка была подчинена общему плану обеспечения страны топливом, проводимому реформированным особым совещанием по топливу» [Речь. 1917. 29 апреля]. Таким образом, вопрос обеспечения страны древесным топливом в революционном 1917 году оставался крайне острым.

Библиография

1. Агавелян Н.Г. и др. История становления и развития медико-санитарной службы на железнодорожном транспорте России. М., 2016.
2. Зайцев Д.М. Государственное лесное хозяйство в связи с аграрной реформой и нуждами промышленности. СПб., 1910.
3. Кузавков В.М. История лесной промышленности России. СПб., 2003.
4. Речь. 1917. 22 апреля.
5. Речь. 1917. 26 апреля.
6. Речь. 1917. 28 апреля.
7. Речь. 1917. 29 апреля.
8. Руднева С.Е. Вопрос о перспективах демобилизации промышленности России в 1917 году // Вопросы российского и международного права. 2023. Т. 13. № 1-2-1. С. 9-14.

9. Руднева С.Е. Делегация Московской городской думы на Демократическом совещании (сентябрь 1917 г.) // Вопросы истории. 1997. № 11. С. 151.
10. Руднева С.Е. Из истории Предпарламента (1917 г.) // Отечественная история. 2005. № 6. С. 122-127.
11. Руднева С.Е. К вопросу о топливе в России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2023. Т. 13. № 1-1. С. 174-182.
12. Руднева С.Е. Комиссия о новых железных дорогах в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Т. 10. № 5-1. С. 358-364.
13. Руднева С.Е. Особое совещание по перевозкам в 1917 году // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2017. № 1. С. 12-15.
14. Руднева С.Е. Планы развития железнодорожной сети России на рубеже 1916 – 1917 годов // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2021. Т. 11. № 10-1. С. 335-342.
15. Руднева С.Е. Положение железнодорожного транспорта России весной 1917 года // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2019. № 1. С. 27-30.
16. Руднева С.Е. Решение проблем упорядочения перевозок грузов в 1917 году // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2018. № 1. С. 11-15.
17. Руднева С.Е. Топливо и железные дороги России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Т. 10. № 1-1. С. 400-405.
18. Руднева С.Е. Топливо и железные дороги России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Т. 10. № 1-1. С. 400-405.
19. Руднева С.Е. Финансирование новых казенных и частных железных дорог в России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Т. 10. № 5-1. С. 365-371.
20. Торгово-промышленная газета. 1917. 21 апреля.
21. Торгово-промышленная газета. 1917. 22 апреля.

The question of providing Russia with wood fuel in 1917

Svetlana E. Rudneva

Doctor of History, Professor,
Russian Transport University (MIIT),
127994, 9/9, Obraztsova str., Moscow, Russian Federation;
e-mail: se_rudneva@mail.ru

Abstract

The article is devoted to the consideration of some aspects of the issue of providing Russia with wood fuel in the revolutionary year 1917. After the February Revolution of 1917, the specifics of the exceptional conditions of the period experienced by Russia made the issue of supplying the country with fuel, which the country desperately needed, very acute. It was necessary to provide fuel, first of all, to railways and industry working for defense, to prepare fuel for the winter for the population. Moreover, if almost exclusively wood fuel was used to meet the needs of the latter in Russia, then during the years of the First World War many industrial establishments, as well as railways, switched from coal and oil to firewood. In 1917, the annual consumption of wood fuel was determined at least 50 million cubic fathoms. It was not recognized as normal that the deforestation of forest areas was then carried out at an accelerated pace. However, we had to reckon with this as an inevitable phenomenon. Under the circumstances, the transition to firewood has become the only outcome for the maintenance of many industries. Firewood in Russia was easier to get, in view of the abundance of forests scattered throughout the country. Therefore, no one was surprised by the fact that the predominant part of the country's demand for wood fuel was met by firewood delivered by horse. Due to the lack of railways and unsettled waterways in the vast expanses of Russia,

firewood was brought by horse to villages, villages, and a significant part of small towns. During the years of the First World War, the horse-drawn supply of firewood also increased significantly to larger centers, where wood goods were delivered mainly by water and by rail.

For citation

Rudneva S.E. (2023) Vopros ob obespechenii Rossii drevesnym toplivom v 1917 godu [The question of providing Russia with wood fuel in 1917]. *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International Law], 13 (4A), pp. 11-19. DOI: 10.34670/AR.2023.46.64.001

Keywords

Wood fuel, the February Revolution of 1917 in Russia, the Provisional Government, railways, oil, coal, the All-Russian Congress of Timber Manufacturers.

References

1. Agavelyan N.G. et al. (2016) *Istoriya stanovleniya i razvitiya mediko-sanitarnoi sluzhby na zheleznodorozhnom transporte Rossii* [The history of the formation and development of the medical and sanitary service on the railway transport of Russia]. Moscow.
2. Kuzavkov V.M. (2003) *Istoriya lesnoi promyshlennosti Rossii* [History of the forest industry of Russia]. Saint Petersburg.
3. *Rech'* [Speech] (1917). April, 22.
4. *Rech'* [Speech] (1917). April, 26.
5. *Rech'* [Speech] (1917). April, 28.
6. *Rech'* [Speech] (1917). April, 29.
7. Rudneva S.E. (1997) Delegatsiya Moskovskoi gorodskoi dumy na Demokraticheskom soveshchanii (sentyabr' 1917 g.) [Delegation of the Moscow City Duma at the Democratic Meeting (September 1917)]. *Voprosy istorii* [Questions of history], 11, p. 151.
8. Rudneva S.E. (2020) Finansirovanie novykh kazennykh i chastnykh zheleznykh dorog v Rossii v 1917 godu [Financing of new state-owned and private railways in Russia in 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: yesterday, today, and tomorrow], 10 (5-1), pp. 365-371.
9. Rudneva S.E. (2005) Iz istorii Predparlamenta (1917 g.) [From the history of the Pre-Parliament (1917)]. *Otechestvennaya istoriya* [Russian History], 6, pp. 122-127.
10. Rudneva S.E. (2023) K voprosu o toplive v Rossii v 1917 godu [On the issue of fuel in Russia in 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: yesterday, today, and tomorrow], 13 (1-1), pp. 174-182.
11. Rudneva S.E. (2020) Komissiya o novykh zheleznykh dorogakh v 1917 godu [Commission on new railways in 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: yesterday, today, and tomorrow], 10 (5-1), pp. 358-364.
12. Rudneva S.E. (2017) Osoboe soveshchanie po perevozkam v 1917 godu [Special meeting on transportation in 1917]. *Istoriya i perspektivy razvitiya transporta na severe Rossii* [History and prospects of transport development in the north of Russia], 1, pp. 12-15.
13. Rudneva S.E. (2021) Plany razvitiya zheleznodorozhnoi seti Rossii na rubezhe 1916 – 1917 godov [Plans for the development of the Russian railway network at the turn of 1916 – 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: yesterday, today, and tomorrow], 11 (10-1), pp. 335-342.
14. Rudneva S.E. (2019) Polozhenie zheleznodorozhnogo transporta Rossii vesnoi 1917 goda [The situation of Russian railway transport in the spring of 1917]. *Istoriya i perspektivy razvitiya transporta na severe Rossii* [History and prospects of transport development in the north of Russia], 1, pp. 27-30.
15. Rudneva S.E. (2018) Reshenie problem uporyadocheniya perevozok gruzov v 1917 godu [Solving the problems of ordering cargo transportation in 1917]. *Istoriya i perspektivy razvitiya transporta na severe Rossii* [History and prospects for the development of transport in the north of Russia], 1, pp. 11-15.
16. Rudneva S.E. (2020) Toplivo i zheleznye dorogi Rossii v 1917 godu [Fuel and railways of Russia in 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: yesterday, today, and tomorrow], 10 (1-1), pp. 400-405.
17. Rudneva S.E. (2020) Toplivo i zheleznye dorogi Rossii v 1917 godu [Fuel and railways of Russia in 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: yesterday, today, and tomorrow], 10 (1-1), pp. 400-405.
18. Rudneva S.E. (2023) Vopros o perspektivakh demobilizatsii promyshlennosti Rossii v 1917 godu [The question of the prospects for the demobilization of the Russian industry in 1917]. *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International law], 13 (1-2-1), pp. 9-14.

-
19. *Torgovo-promyshlennaya gazeta* [Trade and Industrial Newspaper] (1917). April, 21.
 20. *Torgovo-promyshlennaya gazeta* [Trade and Industrial Newspaper] (1917). April, 22.
 21. Zaitsev D.M. (1910) *Gosudarstvennoe lesnoe khozyaistvo v svyazi s agrarnoi reformoi i nuzhdami promyshlennosti* [State forestry in connection with agrarian reform and the needs of industry]. Saint Petersburg.